അടിയന്തിരസ്വഭാവത്തോടുകൂടി നടപടിയെടുക്കുവാൻ വിദ്യുച്ഛക്തി ബോർഡിനു നിർദ്ദേശം കൊടുക്കാമെന്നു മാത്രമേ ഇക്കാര്യത്തിൽ എനിക്കു പറയാനുള്ളു. സർ, അതുപോലെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തു അപേക്ഷിക്കുന്ന മുഴുവൻ കണക്ഷനുകളും, വ്യവസായങ്ങൾക്കാകട്ടെ, കൃഷിക്കുവേണ്ടിയാകട്ടെ, വീട്ടാവശ്യങ്ങൾക്കാകട്ടെ, തിയേറ്ററുകൾക്കാകട്ടെ, കടകൾക്കാകട്ടെ, കൊടുക്കുവാൻ പണം കണ്ടെത്താൻ ബോർഡിന്റെ ഇന്നത്തെ ധനാഗമമാർഗ്ഗങ്ങൾ കൊണ്ടു സാദ്ധ്യമല്ല. നമ്മുടെ താരിഫ് വളരെ കുറവാണു, ആ സ്ഥിതിയിൽ ഇക്കൊല്ലം വെള്ളം വളരെ കുറവാണു, അതുകൊണ്ടു വരുമാനവും കുറവാണു. അങ്ങനെ വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടാണു. എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ബോർഡ് നിർവ്വഹിക്കണമെന്നുള്ള നിലപാടിൽനിന്നു ഗവൺമെൻറ് മാറിയിരിക്കുന്നു. ബോർഡ്, അവർ ചെലവാക്കുന്ന തുക ചെലവാക്കുകയും ആവശ്യക്കാർക്ക് അവരുടെ ചെലവിൽത്തന്നെ വിദ്യുച്ഛക്തി കണക്ഷൻ കൊടുക്കുകയും ചെയ്യുകയെന്നുള്ള നയമാണു സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നതു. അങ്ങനെ സ്വീകരിച്ചാലല്ലാതെ വിദ്യുച്ഛക്തി ബോർഡിനു മുന്നോട്ടു പോകാൻ കഴിയില്ല. അതുകൊണ്ടു ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പണമെപ്പോഴാ അടയ്ക്കുന്നുവോ അപ്പോഴാ എത്രയുംവേഗം കണക്ഷൻ കൊടുക്കുവാനുള്ള ഏർപ്പാടുകൾ ചെയ്യാം

III സബ്മിഷൻ

(1) റെയിൽവേ ഓവർ ബ്രിഡ്ജ്

ശ്രീ. ഒ. ഭരതൻ : സർ, കാസർകോട് ജില്ലയിലെ ഹോസ്ദുർഗ്ഗ് താലൂക്കിൽ പീലിക്കോടു പഞ്ചായത്തിൽ കരപ്പാത്തു തോട്ടം എന്നു പറയുന്നതു ഒരു തെങ്ങു വളർത്തുകേന്ദ്രമാണു. അവിടന്നു പടന്നയുമായി ബന്ധപ്പെടുന്ന ഒരു റെയിൽവേ ഓവർബ്രിഡ്ജ് പണിയണമെന്നുള്ള ആവശ്യം 1980 മുതൽക്കേ ഉയർന്നു വന്നതാണു. പതിനായിരക്കണക്കിനാളുകളുടെ യാത്രാസൗകര്യം മെച്ചപ്പെടുത്തുവാൻ ഉപകരിക്കുന്നതാണു ഈ പാലം. ഇപ്പോൾ പടന്നയിലേക്കും വലിയപ്പറമ്പിലേക്കും പോകേണ്ട ആളുകൾക്കു പന്ത്രണ്ടു കിലോമീറ്ററിലധികം യാത്രചെയ്യേണ്ടിവരുന്നുണ്ടു. ഈ പാലം പണിയുന്നതോടെ പതിനായിരക്കണക്കിനാളുകൾക്കു സമയലാഭവും ധനലാഭവും ഉണ്ടാക്കുവാൻ സാധിക്കും. 1980-ൽ കേന്ദ്രഗവൺമെൻറുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു ഒരു ബ്രിഡ്ജ് പണിയുന്നതിനുള്ള അനുവാദം നേടിയതാണു. അതിന്റെ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറ് നൽകേണ്ടതായിട്ടുള്ള സംഖ്യ നൽകാത്തതുകൊണ്ടാണു ഈ പാലം പണിയാൻ സാധിക്കാത്തതെന്നാണു കേന്ദ്രഗവൺമെൻറും റെയിൽവേ വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ടപ്പോൾ പറയുന്നതു. വളരെ അടിയന്തിരമായി ഇതിന്റെ ചുമതല വഹിക്കുന്ന മന്ത്രി ഇക്കാര്യത്തിൽ മുൻകൈയെടുത്തു പാലം പണിയാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. ഈ പാലം പണി പൂർത്തിയായാൽ പതിനായിരക്കണക്കിനു ആളുകൾക്കു പന്ത്രണ്ടും പതിനഞ്ചും കിലോമീറ്റർ യാത്ര ചെയ്യുന്നതു രണ്ടോ മൂന്നോ കിലോമീറ്റർ യാത്ര ചെയ്യുന്നതുമുഖേന അവരുടെ ആവശ്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടു അടിയന്തിരമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നു അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. സ്പീക്കർ]

വിദ്യുച്ഛക്തി വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള): സർ, ജനനിബിഡമായ ഒരു പ്രദേശമാണ് കേരളം എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് എല്ലാ റെയിൽവേ ക്രോസിംഗുകളിലും പാലമുണ്ടാക്കണമെന്ന ആവശ്യം ഗവൺമെൻറിന്റെ മുമ്പിൽ എത്തിയിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ റെയിൽവേക്ക് ഈ കാര്യത്തിൽ ചില നോംസുണ്ട്. റെയിൽവേയുടെ സ്വന്തം ചെലവിൽ പണിയുന്ന പാലങ്ങളും, റെയിൽവേ പകുതി ചെലവ് വഹിച്ചുകൊണ്ട് സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറ് പകുതി ചെലവ് വഹിച്ചു പണിയുന്ന പാലങ്ങളും, സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറ് മുഴുവൻ ചെലവുകളും സെൻേറജ് ചാർജ് ഉൾപ്പെടെ വഹിച്ചുകൊണ്ട് പണിയുന്ന പാലങ്ങളും—ഇങ്ങനെ മൂന്നുതരം പാലങ്ങളുണ്ട്. അതിൽ റെയിൽവേ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്ന പാലങ്ങളുടെ ലിസ്റ്റിൽ പീലിക്കോട് ഓവർ ബ്രിഡ്ജ് ഇല്ല. സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറ് പകുതി ചെലവ് വഹിക്കുകയും പകുതി റെയിൽവേ വഹിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന പാലങ്ങളുടെ ലിസ്റ്റിലും ഇത് പ്രാധാന്യത്തിൽ വന്നിട്ടില്ല. ഇത് റെയിൽവേയുടെ നോംസിൽ എത്തിയിട്ടില്ല. മുഴുവൻ ചെലവും സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറ് വഹിക്കണമെങ്കിൽ ബഡ്ജറ്റിൽ ഈ പാലത്തിനുള്ള ചെലവുകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തണം. ഈ വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ ഇതിന് പ്രാധാന്യം കൊടുക്കുകയും ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടില്ല. സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറിന്റെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയനുസരിച്ച് മാത്രമേ ഈ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ കഴിയുകയുള്ളു. ഓരോ ചെറിയ പാലത്തിനും 35 ലക്ഷം മുതൽ 50 ലക്ഷം രൂപ വരെ ആവശ്യമാണ്. വലിയ പാലങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നാഷണൽ ഹൈവേയിലുള്ള പാലങ്ങൾ നടത്തിക്കുന്നതിന് വേണ്ട തുക വളരെ കൂടുതലാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ ഇങ്ങനെയുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിലുള്ള പാലങ്ങൾക്ക് മുൻഗണനാക്രമം അനുസരിച്ച് സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറ് 1984-ൽ റെയിൽവേക്ക് ഒരു ലിസ്റ്റ് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിലും ഈ പാലം ഉൾപ്പെട്ടിട്ടില്ല. കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ചെലവുവരുന്ന ഒന്നാണ് റെയിൽവേക്ക് അണ്ടർ ബ്രിഡ്ജുകളും ഓവർ ബ്രിഡ്ജുകളും പണിയുക എന്നുള്ളത്. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ധനാഗമ മാർഗ്ഗങ്ങൾ അനുസരിച്ച് മാത്രമേ ഈ രംഗത്ത് ചെലവഴിക്കാമെന്നുള്ളതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബഡ്ജറ്റിൽ ഓരോ വർഷവും തുക കൊള്ളിച്ചാണ് പല പാലങ്ങളുടെയും പ്രവർത്തനം ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഹൈവേയിലെ പല പാലങ്ങളും എടുത്തിട്ടില്ല. ഉദാഹരണത്തിന് വടക്കാഞ്ചേരി പാലം എടുക്കാം, സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറ് വടക്കാഞ്ചേരി പാലത്തിന് വളരെ പ്രാധാന്യം കൊടുത്ത് ഒന്നാം സ്ഥാനം കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷെ വടക്കാഞ്ചേരിയിൽ റെയിൽവേയുടെ നോംസ് അനുസരിച്ച് പാലം പണിയാൻ അവർ ഇതുവരെ തയ്യാറായിട്ടില്ല. തൃശൂരു നിന്ന് ഷൊർണ്ണൂർക്ക് പോകുന്ന അതിപ്രധാനമായ പാലമാണ് ഇത്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറ് സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ലിസ്റ്റിൽപോലും പെടുത്തിയിട്ടുള്ള ഒന്നാമത്തെയും രണ്ടാമത്തെയും പാലങ്ങൾപോലും ഇതുവരെ ഏറ്റെടുക്കാൻ റെയിൽവേ തയ്യാറായിട്ടില്ല. അവർ ഈ കാര്യത്തിൽ കുറെ നോംസ് ഒക്കെ വച്ചിട്ടുണ്ട് ആ നോംസ് കേരളത്തിലെ സാഹചര്യങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തിയാൽ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്നവയാണെന്ന് മനസിലാക്കാം. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ വികാരങ്ങൾ ഗവൺമെൻറ് ഉൾക്കൊള്ളുന്നില്ലെന്നല്ല; അതിനെപ്പറ്റി ഒരു എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കണം. റെയിൽവേയാണ് എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കേണ്ടത്, സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറല്ല. നമ്മൾ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സെൻേറജ് ചാർജ് കൊടുക്കണം. ആദ്യം അവർക്ക് 35,000 രൂപ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അടച്ചു ക്കണം. അതടച്ച് നമ്മൾ അംഗീകാരം കൊടുത്ത് ബഡ്ജറിൽ തുക കൊള്ളിച്ച്, ആ തുക അഡ്വാൻസായി അടച്ചാൽ മാത്രമേ റെയിൽവേ പാലങ്ങളുടെ പണി ഏറ്റെടുക്കുകയുള്ളു. പാലങ്ങളുടെ പണി നടത്തുന്നത് റെയിൽവേ ബോർഡാണ്. ഗവൺമെന്റ് അല്ല. അപ്രോച്ച് റോഡ് മാത്രമേ ഗവൺമെന്റ് ഏറ്റെടുക്കുകയുള്ളു. നമ്മൾ അത് ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് വേണ്ട തുക നൂറു ശതമാനവും ബഡ്ജറിൽ കൊള്ളിച്ച് അവർക്ക് കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനമെടുത്തതിനുശേഷം മാത്രമെ സെൻട്രേജ് ചാർജ് അടയ്ക്കാൻ കഴിയു. അതാണ് സ്ഥിതി. അതിന് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. എങ്കിലും ഈ കാര്യം ഇനി പുതിയ പാലങ്ങളുടെ ലിസ്റ്റ് ഉണ്ടാക്കുന്ന കാലത്ത് തീർച്ചയായും പരിഗണിക്കാം. ഇതുമാത്രമേ എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറോട് പറയാനുള്ളു. സംസ്ഥാനമാകെ ഈ പണം മുഴുവൻ ചെലവാക്കാനുള്ള കഴിവ് ഇപ്പോൾ സർക്കാരിനില്ല.

(2) മൂവാറ്റുപുഴ ജലസേചന പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണത്തിനുള്ള സ്തംഭനാവസ്ഥ

ശ്രീ. വി. വി. ജോസഫ് : സർ, മൂവാറ്റുപുഴ വാലി പദ്ധതിക്ക് ഈ വർഷം ബഡ്ജറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്ന തുക മുഴുവൻ തീർന്നതിനാൽ ഉദ്ദേശം അറുപതു ലക്ഷം രൂപയുടെ ബില്ലുകൾ കൊടുത്തു തീർക്കാനുണ്ട്. ഈ കാരണം പണികൾ മുഴുവൻ സ്തംഭനാവസ്ഥയിലാണ്. ചിമ്മിനി പദ്ധതിക്ക് ഈ വർഷം മിച്ചം വരുന്ന രണ്ടുകോടി രൂപയിൽ നിന്നും ഒരു കോടി രൂപ ഈ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി മാറ്റി വയ്ക്കണമെന്ന് പ്രോജക്ട് ചീഫ് എൻജിനീയർ ഗവൺമെന്റിലേക്ക് റിപ്പോർട്ട് അയച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് മനസിലാക്കുന്നു. ഇത് ഒരു ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ കീഴിൽ തന്നെയുള്ള ഒരു പദ്ധതിയിൽ നിന്ന് മിച്ചം വരുന്ന രണ്ടു കോടി രൂപയിൽ ഒരു കോടി രൂപ മാറ്റി വയ്ക്കുന്ന പ്രശ്നം മാത്രമേയുള്ളു. അതിന് ഗവൺമെന്റ് ഒരു തീരുമാനം എടുത്തിട്ടില്ല. അങ്ങനെ ഈ ഒരു കോടി രൂപ ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ നിർദ്ദേശ പ്രകാരം മൂവാറ്റുപുഴ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി മാറ്റി വച്ചാൽ പഴയ ബില്ലുകൾ കൊടുത്തുതീർക്കാൻ സാധിക്കും. അറുപതു ലക്ഷം രൂപയുടെ ബില്ലുകൾ കൊടുത്തു തീർക്കണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് കോൺട്രാക്ടർമാർ പണി ഇട്ടുപോയിരിക്കുകയാണ്. അവിടെ യാതൊരു വിധമായ പ്രവർത്തനങ്ങളും നടക്കുന്നില്ല. എറണാകുളം, കോട്ടയം, ഇടുക്കി എന്നീ ജില്ലകളുടെ കാർഷിക മേഖലയുടെ മുഖമായ മാറ്റാൻ സാധിക്കുന്ന ആ പദ്ധതിയുടെ സ്തംഭനാവസ്ഥയെപ്പറ്റി ഇതിനുമുമ്പ് ഞാൻ പല പ്രാവശ്യം ഈ അസംബ്ലിയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. ഇന്ന് അതിന്റെ പൊന്നിൻ വില നടപടികൾ നിർത്തിവച്ചിരിക്കുകയാണ്. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മുഴുവൻ നിർത്തലാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് നമ്മുടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ജലസേചന വകുപ്പു മന്ത്രിയും ധനകാര്യമന്ത്രിയും വിചാരിച്ചാൽ ഒരു ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ കീഴിൽ ചിമ്മിനി പദ്ധതിയുടെ മിച്ചം വരുന്ന ഒരു കോടി രൂപ മൂവാറ്റുപുഴ പദ്ധതിക്ക് കൊടുത്തു കഴിഞ്ഞാൽ അറുപതു ലക്ഷം രൂപയുടെ ബില്ല് കൊടുത്തുതീർക്കാനും പണികൾ മുമ്പോട്ടു കൊണ്ടുപോകാനും സാധിക്കും. അവിടെതന്നെ ഇപ്പോൾ പെരിയാർ പദ്ധതിക്ക് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചിമ്മിനി പദ്ധതിയിൽ നിന്ന് മാറ്റി വയ്ക്കുക എന്ന ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ റിപ്പോർട്ടിന് അംഗീകാരം നൽകാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട ജലസേചന വകുപ്പു മന്ത്രിയും ധനകാര്യമന്ത്രിയും അനുവാദം നൽകണം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly